

市営バス事業の民営化に向けた取組方針 ～持続可能なバス交通サービスの構築を目指して～

地域公共交通の中核として、これまで市民生活や経済活動を支えてきた市営バス事業は、人口減少やモータリゼーションの進展等により、事業継続も危惧される極めて厳しい経営状況に直面している。こうしたことから、本市バス交通サービスの望ましい担い手のあり方について、公営企業審議会を設置し、幅広い視点から審議をいただき、平成 24 年 7 月に民営化を目指すことが妥当であるとの答申を受けたところである。

この答申の趣旨を踏まえ、将来にわたって市民にとって必要なバス交通サービスを確保するといった観点から、市営バス事業を廃止し、民間事業者に移譲するものとする。移譲にあたっては、民間事業者の持つ経済性等を発揮させることにより財政負担の軽減を図るとともに、更なる利便性の向上にも努めていくものとする。

公営企業審議会答申（概要）については、別紙 1 のとおり

1 基本的な考え方

市営バス事業の民間事業者への移譲にあたっては、以下に示す視点を基本に取組を進める。

【基本視点】

将来にわたって、市民にとって必要な路線等バス交通サービスを確保していくことを基本とする。

市民生活に影響を与えることがないように、円滑な移行に努める。

市民、利用者の利便性の向上等民営化のメリットが発揮されるよう努める。

財政負担の軽減を図るとともに、移行コスト等一般会計への影響も十分考慮する。

交通局の厳しい経営状況等を踏まえ、可能な限り速やかな移行に努める。

交通局が保有する資産の有効活用に努めるとともに、交通局職員の処遇及び尼崎交通事業振興株式会社のあり方について、十分考慮する。

2 具体的な取組方向

(1) 移譲時期及び方法について

移譲に向けての準備期間等を考慮し、市営バス事業については、平成 27 年度末に、一括して移譲していくものとする。

これにより、28 年度以降は民間事業者による運営となる。また、移譲までの間は、引き続き、市が現行の運行サービスを提供するなかで、円滑な移行に向け、事業者の選定や事前協議等の準備を進めていく。

民営化移行スケジュールについては、別紙 2 参照

(2) 移譲事業者について

ア 事業者数

ネットワーク等バス交通サービスの一元管理が望ましいことから、移譲事業者は一事業者を基本とする。

イ 選定方法

学識経験者等を構成員とする選定委員会を設置し、公募型プロポーザル方式により選定する。

その際、移譲時の路線や運行回数等サービス水準については当面維持することを基本としつつ、事業者に対して、サービス全体について企画提案を求めていくものとする。

ウ 選定条件

選定にあたっては、安全、安心な運行体制と安定した経営基盤が必須要件となるが、加えて、公共交通の担い手としての責務や本市交通への理解等を求めていくものとする。

(3) バス交通サービスの確保について

民営化により、事業運営は民間事業者に移行することになるが、市民の足を確保するといった地域交通政策上の行政の役割については、引き続き果たしていく必要がある。

こうしたことから、移譲にあたっては、公共交通の担い手としてふさわしい事業者の選定に努めるほか、次に掲げる方策を講じることにより、市民にとって必要なバス交通サービスの確保を図っていくものとする。

なお、民間事業者による運行開始にあたっては、当該事業者と連携するなかで、市民、利用者への説明など十分な周知に努めていく。

ア 協定の締結

円滑な移行に努めるとともに、市民にとって必要なバス交通サービスが確保されるよう事業者と協定を締結する。

そのなかで、運行条件として、移譲から3年間、移譲時の路線、運行回数等サービス水準を維持する規定を設けていく。

また、併せて、下記に記載する協議会への参加や利便性の向上に向けた取組についての規定も盛り込んでいくものとする。

イ 協議会の設置

市民、利用者をはじめとする関係者によって、移譲後の路線、運行回数等バス交通サービス水準について検証、協議する場（道路運送法に基づく地域公共交通会議）を設置する。

この協議会により、協定により定める期間以降においても、より利便性と効率性の高いネットワーク等市民にとって必要なバス交通サービスの確保を図っていくものとする。

（設置時期）

平成28年度（移譲事業者による事業開始年度）

（構成員）

市、事業者、市民・利用者、近畿運輸局、運転者が組織する団体、学識経験者等

ウ 補助制度の整備

地域にとって必要な路線で、事業者の経営努力では維持しきれない路線があった場合、市としてこれを支えていくため、補助制度を設ける。

補助基準等詳細については、他都市の制度等をもとにして、今後、整理していく。

エ その他

特別乗車証制度については、移譲時に市内のバス路線へ適用拡大していくことを基本とする。

(4) その他民営化に伴い整理を要する事項

ア 交通局職員の処遇

交通局職員の処遇については、別紙3のとおり

イ 尼崎交通事業振興（株）のあり方

尼崎交通事業振興（株）のあり方については、別紙4のとおり

ウ 交通局保有資産の活用

交通局保有資産の活用については、別紙5のとおり

3 今後の取組について

今後、この方針に基づき、民営化に向けた具体的な取組を進めていく。

(参考資料)

- ・民営化に伴う財政への影響

以 上

尼崎市公営企業審議会答申について(概要)

1 諮問内容

「持続可能なバス交通サービスの構築に向け、市営バス事業経営の方向を踏まえ、本市バス交通サービスの望ましい担い手のあり方」について

2 諮問日及び答申日

(1) 諮問日 平成 23 年 11 月 30 日

(2) 答申日 平成 24 年 7 月 6 日

3 審議経過

平成 23 年 11 月 30 日に公営企業審議会を設置以降、9 回にわたって審議会が開催され、幅広い視点から議論が重ねられた。

第 1 回において、諮問の主旨・背景や交通局の経営状況等について確認、第 2 回においては、バスが果たすべき役割を踏まえたなかで、現行のバスネットワークの維持、確保することを前提として、バス事業の担い手の議論を進めていくことが確認された。

第 3 回では、検証の対象となる経営形態や比較検証の視点について、確認され、第 4 回から第 6 回において、個別の経営形態について検証が行われた。

こうした個別検証を踏まえたなかで、第 7 回において、望ましい担い手など答申の骨子について、審議会としての方向付けがなされ、第 8、9 回において、最終的な答申内容の確認が行われた。

4 答申の概要

(1) 望ましい担い手のあり方

「改善型地方公営企業方式」、「完全民営化方式」、「間接営型」、「上下分離方式」及び「行政部局編入方式」の 5 つの経営形態について公共性、効率性の視点から検証が行われた。

その結果、持続可能なバス交通サービスの担い手として、「改善型地方公営企業方式」については、現状では、継続性に問題があり、「間接営型」については、他の形態と比較し優位性が見出し難いこと、「上下分離方式」及び「行政部局編入方式」については、それぞれ、ふさわしい経営形態であるとは言えないとされた。

こうした検証結果も踏まえ、以下の理由から、「完全民営化方式」が最も望ましい経営形態であるとし、民営化を目指すことが妥当であるとの方向付けが行われたところである。

【理由】

尼崎市近隣では複数の民間事業者が事業を展開しており、市営バス事業の受け皿となり得る事業者は存在する。また、道路運送法における公共交通の担い手としての民間事業者の意義は、公営事業者と変わらず、公営と民営に差異はない。

創業以来、市営バスは一定の役割を果たしてきたが、法が求める事業者の役割に加え、バス事業を取り巻く状況等を踏まえると、民間でできることは民間で行うべきである。

民間事業者による運営では、公営と比較し、経営の自由度が増すなど、その創意工夫により、市民の利便性の向上を期待し得る。

近年、民間移譲した他都市の事例では、路線等サービス水準の維持又は向上が図られており、市民の足としてバス交通サービスは基本的に確保されている。また、バス路線維持に係る市の負担額については、一定の軽減が期待できる。

(2) 民営化にあたって留意すべき事項

公共性の確保に向けて次の点について取り組むべきこと。

- ・バス路線維持等公共性の確保に向け、事業者と協議を行い、協定を締結すること。
- ・路線維持に対する公的負担の基準について、整理すること。
- ・バス交通を支える関係者（行政、交通事業者、市民）を構成員とする協議の場を設置すること。

市民生活に影響を与えることのないよう十分に配慮し、円滑かつ速やかな移行に努めること。

保有資産の有効活用に努めること。

交通局に在籍する職員の処遇については、これまでの市の交通事業への貢献や、他都市の事例も踏まえ、多様な選択肢を用意するなど、職員の希望に沿えるよう責任をもって対応すること。

また、尼崎交通事業振興株式会社のあり方については、会社の意思を尊重しつつ、設立の経緯なども踏まえ、市として責任をもって対応すべきであること。

(3) 今後市として取り組むべき課題

尼崎市におけるまちづくりの方向を踏まえた地域交通体系のあり方を議論する場を設け、早期に、総合交通政策の策定に着手していくことが不可欠である。

以 上

民営化移行スケジュール（概要）

民営化以降も、下記に示すバス交通サービスの確保を図る仕組みを通じ、市が引き続き続き地域交通に関与することにより、市民の足の確保に努めていく。
民間事業者の経済性等の発揮により、財政負担の軽減を図るとともに、サービスの向上にも努めていく。

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31以降	
民営化に向けた取組	方針策定	事業者選定 選定委員会設置 選定条件等整理	事業者との事業譲渡に係る協議	協定の締結 市民・利用者への周知	交通局廃止 協議会の設置準備				
バス運行	市営によるバス運行（～H27年度末）				民間事業者によるバス運行（H28年度～）				
バス交通サービスの確保					協定の適用 市民にとって必要なバス交通サービスの確保				
					移譲時のサービス水準の維持（H28年度～30年度）				
					協議会の設置・運営 市民・利用者、事業者、行政等を構成員とする協議の場を設置し、ネットワーク等市民にとって必要なバス交通サービスを確保				
								補助制度の運用 地域にとって必要な路線で、事業者の経営努力では維持しきれない路線に対する市の補助制度	

交通局職員の処遇について

職員の処遇については、市財政への影響や市全体の定員管理等も考慮するなかで、多様な選択肢を用意するなど、職員の希望に沿えるよう責任をもって対応するものとする。

方策

方策	概要
希望退職	武庫営業所における管理の受委託を実施した際の制度（特別加算金）を参考に制度構築する。
民間事業者等への斡旋	<p>(1) 他のバス事業者への就職斡旋 移譲先の民間事業者や他の公営バス事業者（嘱託員）の就職を斡旋する。通常退職手当（勧奨退職）に加え、一定の移籍協力金を支給する。</p> <p>(2) 市長事務部局等への嘱託職員としての再就職斡旋 市長事務部局等における嘱託職員への就職を斡旋する。なお、退職手当については、上記(1)と同様とする。</p>
市長事務部局等への転籍	<p>(1) 現業職として転籍 職員の能力及び適性を見極めるなかで、現業職として転籍させる。</p> <p>(2) 事務職として転籍 交通局で事務職の能力及び適性を有していると判断した職員については、事務職として非現業職場へ転籍させる。</p>

以上

尼崎交通事業振興株式会社のあり方について

移譲にあたって、尼崎交通事業振興株式会社(以下、「会社」という。)のあり方については、会社の意思を尊重しつつ、設立の経緯等も踏まえ、責任をもって対応していくものとする。

今後の取組方向

会社の意思は事業の継続による社員の雇用確保であり、会社においてこの方向性に基づき、これまでのバス運行に係る経験等をもとに経営面の課題を検討した結果、移譲事業者からバス運行を受託して事業を継続していくことを基本とし、現在、具体的な方策を検討しているところである。

市としては、答申の趣旨を踏まえ、会社が将来的に市から自立した民間企業として事業が継続できるよう、会社と十分に協議のうえ自立に向けて必要な支援を行っていく。

(参考) 会社の概要

出資

尼崎市：700万円(70%)

尼崎交通労働組合：300万円(30%)

社員数 101名

以上

交通局保有資産の活用について

交通局の保有資産の扱いについては、売却を基本に、事業者の意向も踏まえつつ、有効な活用に努める。

保有資産一覧

固定資産		備考
土地	<ul style="list-style-type: none"> ・ 塚口営業所 ・ 武庫営業所 ・ 東園田休憩所 ・ 出屋敷休憩所 	13,622 m ² 4,584 m ² 476 m ² 1,453 m ²
建物	<ul style="list-style-type: none"> ・ 塚口営業所 ・ 武庫営業所 ・ 東園田休憩所 ・ 出屋敷休憩所 	延床：1,454 m ² (平成5年3月設置) 延床：778 m ² (昭和38年7月設置) 延床：13 m ² (昭和61年6月設置) 延床：72 m ² (平成18年10月設置)
建物付属設備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 電気設備 ・ 機械設備 ・ 給排水設備 ・ 空調設備 等 	
車両運搬具	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車両 ・ バスロケーションシステム一式 ・ ドライブレコーダー等 	乗合車両 123 両(うちリース 11 両)、 貸切車両 7 両、公用車 8 台 130 両分 40 両分
器具備品	<ul style="list-style-type: none"> ・ 洗車機、給油機 ・ 収入金管理システム ・ 回数カード自販機 ・ 定期券自販機 等 	給油機(3台)はリース物件

以上

財政への影響額試算

民営化に伴う移行コスト及び財政効果について、一定の前提条件のもとに試算した。

1. 試算期間 平成25年度から平成34年度まで
2. 前提条件等
 - (1) 民間への移譲時期 平成28年度
 - (2) 移譲後の民間事業者 京阪神ブロック集計のキロあたり費用の平均等を参考に試算への路線補助
 - (3) 交通局職員の処遇 (方策) 希望退職・民間等幹旋・市長事務部局等への転籍 (対象:92人)

3. 試算結果 (一般会計影響額(は効果額))

項目		(単位:百万円)											
		(H24)	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	
負債 処理	累積資金不足		122	12	36	160	160	160	160	160	160	160	160
	企業債												
資産 の 活用	リース車両等の残債				48								
	土地・建物					(100)	(100)	(100)	(100)	(100)	(100)	(100)	(100)
	車両				(100)								
	その他資産												
職員 の 処遇	希望退職	(補正)	47	208									
	民間等幹旋			220									
	市長部局等転籍					266	216	183	158	50			
	退職手当					0	17	17	105	87			
尼崎交通事業振興株式会社				100									
iCカードシステムの導入等				300									
路線補助金(不採算路線維持)						270	270	270	270	270	270	270	
民営化に伴う移行コスト	(A)	47	550	12	448	266	233	200	263	137	0	0	
民営化による財政効果	(B)	0	0	0	36	430	430	430	430	430	430	430	
財政への影響額	(A+B)	47	550	12	412	164	197	230	167	293	430	430	
累計		47	597	609	1,021	857	660	430	263	30	460	890	

職員の処遇のうち、希望退職及び民間等幹旋については、H24年度に申出のあった希望退職2人を除き、本表上、H25年度に一括して計上している。